



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### Resolução da Assembleia da República n.º 6/2024

*Sumário:* Aprova o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República do Quênia, assinado em Lisboa, a 28 de junho de 2022.

#### **Aprova o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República do Quênia, assinado em Lisboa, a 28 de junho de 2022**

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República do Quênia, assinado em Lisboa, a 28 de junho de 2022, cujo texto, nas versões autênticas nas línguas portuguesa e inglesa, se publica em anexo.

Aprovada em 30 de novembro de 2023.

O Presidente da Assembleia da República, *Augusto Santos Silva*.

#### **ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DO QUÊNIA**

##### Preâmbulo

A República Portuguesa e a República do Quênia, doravante as «Partes»:

Sendo Partes na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, a 7 de dezembro de 1944;

Desejando concluir um acordo sobre serviços aéreos, em conformidade e complementar à referida Convenção, com a finalidade de estabelecer serviços aéreos internacionais regulares entre os seus respetivos territórios;

Desejando fomentar as oportunidades de desenvolvimento dos serviços aéreos internacionais;

Reconhecendo que serviços aéreos internacionais eficientes e competitivos promovem o comércio, o bem-estar dos consumidores e o crescimento económico;

Desejando possibilitar que as empresas de transporte aéreo ofereçam aos utentes do transporte aéreo uma variedade de opções de serviços e desejando encorajar empresas de transporte aéreo a individualmente desenvolver e implementar preços inovadores e competitivos; e

Desejando assegurar o mais elevado grau de segurança aérea e de segurança da aviação civil nos serviços aéreos internacionais e reafirmando a sua preocupação com atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que ponham em causa a segurança das pessoas ou bens, afetem negativamente a operação de serviços aéreos e, conseqüentemente, abalem a segurança aérea;

acordam o seguinte:

##### Artigo 1.º

##### Definições

Para efeitos do presente Acordo, salvo se estabelecido de outra forma, o termo:

a) «Transporte aéreo» significa transporte público efetuado por aeronaves de passageiros, bagagem, carga e correio, separada ou em combinação, mediante remuneração ou em regime de fretamento;

b) «Autoridades aeronáuticas» significa, no caso da República do Quênia, o Gabinete Governamental responsável pela aviação; no caso da República Portuguesa, a Autoridade Nacional da Aviação Civil; ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas referidas autoridades;

c) «Acordo» significa o presente Acordo, o seu anexo, e quaisquer emendas aos mesmos;

d) «Capacidade» é a quantidade de serviços oferecidos, ao abrigo do presente Acordo, normalmente avaliado em número de voos (frequências) ou número de lugares ou número de toneladas de carga oferecidos num mercado (par de cidades, ou de país a país) ou numa rota, durante um determinado período de tempo, seja diário, semanal, sazonal ou anual;

e) «Convenção» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional aberta à assinatura em Chicago, aos sete dias de dezembro de 1944, e inclui qualquer anexo adotado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção, e qualquer emenda aos anexos ou à Convenção, ao abrigo dos artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses anexos e emendas vinculem ambas as Partes;

f) «Empresa de transporte aéreo designada» significa uma empresa de transporte aéreo designada e autorizada em conformidade com o artigo 3.º do presente Acordo;

g) «OACI» significa a Organização da Aviação Civil Internacional;

h) «Tarifa» significa qualquer preço, taxa ou custo a pagar pelo transporte de passageiros, bagagem e/ou carga (excluindo correio) cobrados pelas empresas de transporte aéreo, incluindo os seus serviços de agência e as condições que regem a aplicação desse preço, taxa ou custo;

i) «Território» em relação a um Estado tem o significado que lhe é atribuído no artigo 2.º da Convenção;

j) «Taxas de utilização» significa as taxas aplicadas, às empresas de transporte aéreo, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizadas, para a provisão da propriedade ou instalações aeroportuárias, ou de instalações de navegação aérea, ou instalações ou serviços de segurança da aviação civil, incluindo os serviços e instalações conexas para as aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga;

k) «Serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aéreo» e «escalas para fins não comerciais» têm o significado que lhes é atribuído no artigo 96.º da Convenção; e

l) «Tratados EU» significa o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

## Artigo 2.º

### Concessão de direitos de tráfego

1 — Cada Parte concede à outra Parte os direitos consignados no presente Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas.

2 — Ao abrigo das disposições do presente Acordo, a(s) empresa(s) de transporte aéreo designadas de cada Parte, usufruem dos seguintes direitos:

a) O direito de sobrevoar, sem aterrar, o território da outra Parte;

b) O direito de fazer escalas para fins não comerciais, no território da outra Parte; e

c) O direito de fazer escalas no(s) ponto(s) da(s) rota(s) especificada(s) no Quadro de Rotas do presente Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga e correio, separada ou em combinação, mediante remuneração ou em regime de fretamento.

3 — As empresas de transporte aéreo de cada Parte, outras que não as designadas ao abrigo do artigo 3.º do presente Acordo, usufruem, também, dos direitos previstos nas alíneas a) e b) do n.º 2 do presente artigo.

4 — Nada do disposto no n.º 2 será entendido como conferindo à(s) empresa(s) designada(s) de uma Parte o privilégio de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e correio, transportado mediante remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no território da outra Parte.

## Artigo 3.º

### Designação e autorização

1 — Cada Parte tem o direito de designar, por escrito, por via diplomática, à outra Parte, uma ou mais empresa(s) de transporte aéreo com o propósito de explorar os serviços aéreos acordados nas rotas especificadas e de retirar ou alterar tais designações, em conformidade com o presente Acordo.



2 — Aquando da receção de tal designação e da solicitação da empresa de transporte aéreo designada, no formato estabelecido para a autorização operacional, cada Parte concederá a apropriada autorização de exploração, no prazo procedimental mínimo, desde que:

a) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa:

i) Esta se encontre estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE e seja titular de uma Licença de Exploração válida em conformidade com o direito da União Europeia; e

ii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação; e

iii) A empresa de transporte aéreo seja detida diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada por Estados-Membros da UE ou da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados;

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República do Quênia:

i) A propriedade substancial e controlo efetivo seja detido pela República do Quênia, seus nacionais, ou ambos;

ii) A empresa de transporte aéreo designada satisfaça outras condições prescritas na legislação e procedimentos normalmente aplicáveis, em conformidade com as disposições da Convenção, para a exploração de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebe a designação.

3 — Aquando da receção da autorização de exploração, prevista no n.º 2, uma empresa de transporte aéreo designada pode, a qualquer momento, começar a operar os serviços acordados para os quais foi designada, desde que cumpra com as disposições aplicáveis do presente Acordo.

#### Artigo 4.º

##### Recusa, revogação e limitação da autorização

1 — As autoridades aeronáuticas de cada Parte têm o direito de recusar, à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, as autorizações referidas no artigo 3.º do presente Acordo, e revogar, suspender ou impor condições a essas autorizações, temporária ou permanentemente, quando:

a) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa:

i) Esta não se encontre estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE ou não seja titular de uma Licença de Exploração válida em conformidade com o direito da União Europeia; ou

ii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo designada não seja exercido ou mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação; ou

iii) A empresa de transporte aéreo não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária ou não seja efetivamente controlada por Estados-Membros da UE ou da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados;

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República do Quênia, a sua propriedade substancial e o controlo efetivo não seja detido pela República do Quênia, seus nacionais, ou ambos;

c) No caso de a Parte que designa a empresa de transporte aéreo não cumprir as disposições do artigo 8.º (Segurança aérea) e do artigo 9.º (Segurança da aviação civil); e

d) No caso de a empresa de transporte aéreo designada não se encontrar habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação e procedimentos normalmente aplicáveis à exploração de serviços aéreos internacionais, pela Parte que recebe a designação.



2 — A menos que uma ação imediata seja essencial para evitar infrações às leis e regulamentos acima referidos ou a menos que a manutenção da segurança aérea e da segurança da aviação civil requeiram uma ação em conformidade com as disposições dos artigos 8.º e 9.º, os direitos mencionados no n.º 1 do presente artigo serão apenas exercidos após a realização de consultas entre as autoridades aeronáuticas, em conformidade com o artigo 18.º (Consultas) do presente Acordo.

#### Artigo 5.º

##### Aplicação de legislação e procedimentos

1 — A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada e saída do seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou relativos à operação e navegação de tais aeronaves no seu território, aplicar-se-ão às aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte.

2 — A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência e saída do seu território de passageiros, tripulação e carga, incluindo correio, tais como os relativos à imigração, alfândegas, moeda e saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulação, carga e correio transportado em aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte, enquanto permanecerem no referido território.

3 — Na aplicação da legislação relativa a imigração, alfândegas, quarentena e similares, nenhuma das Partes concederá preferência à sua própria empresa de transporte aéreo, em detrimento da empresa designada da outra Parte, na exploração de serviços aéreos internacionais semelhantes.

#### Artigo 6.º

##### Trânsito direto

Passageiros, bagagem e carga em trânsito direto através do território de qualquer das Partes e que não abandonem a área do aeroporto reservada a esse fim serão sujeitos apenas a um controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança destinadas a fazer face a uma ameaça de interferência ilícita, tal como violência, pirataria aérea e medidas ocasionais de combate ao tráfico ilícito de droga, prevenção de entrada ilegal ou em circunstâncias especiais. A bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos similares.

#### Artigo 7.º

##### Reconhecimento de certificados

1 — Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças emitidas ou validadas em conformidade com as regras e os procedimentos de uma Parte, incluindo no caso da República Portuguesa, a legislação e procedimentos da União Europeia, e dentro do seu prazo de validade, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos de operação dos serviços acordados sempre que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação sejam equivalentes ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos em conformidade com a Convenção.

2 — Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados, mencionados no n.º 1 do presente artigo, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte a qualquer pessoa ou empresa de transporte aéreo designada ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença em relação aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção, e cuja diferença tenha sido comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional, a outra Parte poderá solicitar consultas entre autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3 — O n.º 1 também se aplica com respeito a uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa, cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da União Europeia.

4 — Cada Parte, contudo, no que respeita a voos sobre ou que aterrem no seu próprio território, reserva-se o direito de não reconhecer os certificados de competência e as licenças concedidas aos seus nacionais pela outra Parte.

#### Artigo 8.º

##### Segurança aérea

1 — Cada Parte pode solicitar, a qualquer momento, consultas sobre os padrões de segurança aérea adotados, pela outra Parte, em quaisquer áreas relacionadas com a tripulação, aeronave ou com as condições da sua operação. Tais consultas realizar-se-ão no prazo de 30 dias a contar do pedido.

2 — Se, em consequência dessas consultas, uma Parte concluir que a outra Parte não mantém nem aplica efetivamente padrões de segurança aérea em qualquer destas áreas, pelo menos iguais aos padrões mínimos estabelecidos, à data, pela Convenção, a primeira Parte notificará a outra Parte dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, e a outra Parte tomará as necessárias medidas corretivas. A não aplicação pela outra Parte das medidas adequadas no prazo de 15 dias ou num período superior, se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do artigo 4.º do presente Acordo.

3 — Sem prejuízo das obrigações referidas no artigo 33.º da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada pelas empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte em serviços de ou para o território da outra Parte pode, enquanto permanecer no território da outra Parte, ser objeto de um exame realizado pelos representantes autorizados da outra Parte, a bordo e no exterior da aeronave, a fim de verificar não só a validade dos documentos da aeronave e da sua tripulação, mas também o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (chamado «inspeção na plataforma de estacionamento»), desde que tal não implique atrasos desnecessários.

4 — Se, em consequência desta inspeção na plataforma de estacionamento ou de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento surgirem sérias suspeitas de que uma aeronave, ou de que as condições de operação de uma aeronave, não cumprem os padrões mínimos estabelecidos, à data, pela Convenção, ou sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança estabelecidos, à data, pela Convenção, a Parte que efetuou a inspeção é livre de concluir, para os efeitos do artigo 33.º da Convenção, que os requisitos de acordo com os quais os certificados ou as licenças foram emitidos ou validados para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos de acordo com os quais é operada a aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5 — Nos casos em que o acesso a uma aeronave, para efeitos de uma inspeção na plataforma de estacionamento operada por uma empresa de transporte aéreo designada de uma Parte, nos termos do n.º 3 do presente artigo, seja negado pelos representantes dessa empresa de transporte aéreo designada, a outra Parte é livre de inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no n.º 4 do presente artigo e de tirar as conclusões nele referidas.

6 — Cada Parte reserva-se o direito de suspender ou alterar, de imediato, a autorização de exploração da empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, caso a primeira Parte conclua, quer em consequência de uma inspeção na plataforma de estacionamento, de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento, de recusa de acesso para efeitos de inspeção na plataforma de estacionamento, na sequência de consultas, quer ainda de qualquer outro modo, que uma ação imediata é essencial à segurança da operação da empresa de transporte aéreo.

7 — Qualquer ação empreendida por uma Parte, de acordo com os n.ºs 2 ou 6 do presente artigo, será interrompida assim que o fundamento para essa ação cesse.

8 — Caso a República Portuguesa tenha designado uma empresa de transporte aéreo cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da União Europeia, os direitos da outra Parte, previstos no presente artigo, aplicam-se igualmente no que respeita à adoção, ao exercício ou à manutenção dos requisitos de segurança por esse outro Estado-Membro da União Europeia, bem como no que respeita à autorização de operação dessa empresa de transporte aéreo.



Artigo 9.º

**Segurança da aviação civil**

1 — Em conformidade com os seus direitos e obrigações decorrentes do direito internacional, as Partes reafirmam que a sua obrigação mútua de protegerem a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações decorrentes do direito internacional, as Partes, em especial, agirão em conformidade com o disposto:

a) Na Convenção relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, feita em Tóquio, em 14 de setembro de 1963;

b) Na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, feita na Haia, em 16 de dezembro de 1970;

c) Na Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, concluída em Montreal, em 23 de setembro de 1971, e no seu Protocolo Complementar para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos ao Serviço da Aviação Civil Internacional, feito em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988; e

d) Na Convenção Relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos para fins de Detecção, feita em Montreal, a 1 de março de 1991,

bem como qualquer outra convenção e protocolo relativo à segurança da aviação civil, do qual ambas as Partes sejam parte.

2 — As Partes prestar-se-ão, a pedido, toda a assistência necessária com vista a impedir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, respetivos passageiros e tripulações, de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3 — As Partes, nas suas relações mútuas, agirão em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI denominadas anexos à Convenção; estas exigirão que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território ou os operadores de aeronaves que nele tenham o seu estabelecimento principal ou a sua residência permanente no seu território, ou no caso da República Portuguesa os operadores de aeronaves que se tenham estabelecido no seu território nos termos dos Tratados da UE e sejam detentores de licenças de exploração válidas em conformidade com o direito da UE, e que os operadores de aeroportos situados no seu território, ajam em conformidade com as referidas disposições relativas à segurança da aviação. Cada Parte informará a outra sobre as diferenças de legislação e práticas nacionais relativamente aos padrões de segurança da aviação civil constante dos anexos. Qualquer uma das Partes pode requerer consultas imediatas com a outra Parte, a qualquer momento, para discutir essas diferenças.

4 — Cada Parte concorda que se exija a esses operadores de aeronaves que cumpram as disposições relativas à segurança da aviação, referidas no n.º 3 do presente artigo, impostas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará, no seu território, a aplicação efetiva de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e aprovisionamentos, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também considerará favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de medidas especiais de segurança, razoáveis, para fazer face a uma ameaça concreta.

5 — Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou de instalações de navegação aérea, as Partes ajudar-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, tendentes a pôr termo, de forma rápida e segura, a esse incidente ou ameaça de incidente.

Artigo 10.º

**Taxas de utilização**

1 — As taxas de utilização que possam ser impostas, pelas autoridades ou organismos competentes de cada Parte, às empresas de transporte aéreo da outra Parte serão justas, razoáveis, não





injustamente discriminatórias e equitativamente repartidas entre as categorias de utilizadores. Em qualquer caso, tais taxas de utilização serão aplicadas sobre as empresas de transporte aéreo da outra Parte, em condições não menos favoráveis do que as mais favoráveis oferecidas a qualquer outra empresa de transporte aéreo no momento em que as taxas são aplicadas.

2 — As taxas de utilização impostas às empresas de transporte aéreo da outra Parte podem refletir, mas não exceder, o custo total suportado pelas autoridades ou organismos de cobrança competentes na provisão do aeroporto adequado, ambiente aeroportuário, navegação aérea e instalações e serviços de segurança da aviação civil no aeroporto ou dentro do sistema aeroportuário. Tais custos totais podem incluir um razoável retorno sobre os ativos, após depreciação. Instalações e serviços para os quais são cobradas taxas serão prestados numa base de economia e eficiência.

3 — Cada Parte encorajará consultas entre as autoridades ou organismos de cobrança competentes no seu território e as empresas de transporte aéreo que usam os serviços e instalações e encorajará as autoridades ou organismos competentes e as empresas de transporte aéreo a trocar tal informação conforme seja necessária para permitir uma correta avaliação sobre a razoabilidade das taxas, em conformidade com os princípios enunciados nos n.ºs 1 e 2. Cada Parte encorajará as autoridades de cobrança competentes a informar os utilizadores, com razoável antecedência, sobre qualquer proposta de alteração das taxas de utilização, de modo a que estes possam emitir a sua opinião antes que as alterações sejam efetuadas.

4 — Nenhuma das Partes será considerada nos procedimentos de resolução de diferendos, em conformidade com o artigo 19.º (Resolução de diferendos), como estando a infringir uma disposição do presente artigo, a menos que:

a) Não proceda, num prazo razoável, a uma revisão da taxa ou da prática que é objeto de reclamação pela outra Parte; ou

b) Na sequência de tal revisão, não tomar todas as medidas que tenha ao seu alcance para corrigir qualquer taxa ou prática que seja inconsistente com o presente artigo.

5 — Aeroportos, corredores aéreos, controlo de tráfego aéreo e serviços de navegação aérea, segurança da aviação civil e outras instalações e serviços conexos prestados no território de uma Parte estarão disponíveis para utilização das empresas de transporte aéreo da outra Parte em condições não menos favoráveis do que as mais favoráveis oferecidas a qualquer empresa de transporte aéreo a operar serviços aéreos internacionais semelhantes no momento em que as taxas são aplicadas.

## Artigo 11.º

### Isenção de direitos aduaneiros e outros encargos

1 — As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa de transporte aéreo designada de qualquer das Partes, bem como o seu equipamento normal, peças sobressalentes, reservas de combustíveis e lubrificantes, outros consumíveis técnicos e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco), que se encontrem a bordo de tais aeronaves, serão isentos de direitos aduaneiros, emolumentos de inspeção e outros direitos ou encargos semelhantes, à chegada ao território da outra Parte, desde que esse equipamento, reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até ao momento de serem reexportados ou utilizados na parte da viagem efetuada sobre esse território.

2 — Serão igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e impostos, com exceção dos encargos relativos aos serviços prestados:

a) As provisões de bordo embarcadas no território de uma Parte, dentro dos limites fixados pelas autoridades competentes dessa Parte, e para utilização nos voos à partida de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte;

b) As peças sobressalentes e o equipamento normal de bordo introduzidos no território de uma das Partes para a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte;



c) O combustível, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento à partida das aeronaves, utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte, mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efetuada sobre o território da Parte em que são embarcados.

3 — Pode ser exigido que todos os produtos referidos no n.º 2 do presente artigo sejam mantidos sob vigilância ou controlo aduaneiro.

4 — O equipamento normal de bordo, bem como os materiais e provisões existentes a bordo das aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas de qualquer das Partes, apenas pode ser descarregado no território da outra Parte com a autorização das autoridades aduaneiras dessa Parte. Nesses casos, podem ser colocados sob vigilância das referidas autoridades aduaneiras até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de acordo com a legislação aduaneira.

5 — As isenções previstas no presente artigo serão, também, possíveis nos casos em que as empresas de transporte aéreo designadas de qualquer das Partes tenham estabelecido acordos com outra empresa ou empresas de transporte aéreo para o empréstimo ou a transferência, no território da outra Parte, dos produtos especificados nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, desde que essa outra ou essas outras empresas de transporte aéreo beneficiem igualmente das mesmas isenções da outra Parte.

6 — Nada no presente Acordo impedirá a República Portuguesa de aplicar, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa de transporte aéreo designada pela República do Quênia e que opere entre um ponto no território da República Portuguesa e outro ponto no território da República Portuguesa ou no território de outro Estado-Membro da União Europeia.

## Artigo 12.º

### Princípios que regem a exploração dos serviços acordados

1 — A(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) das duas Partes beneficiarão de uma oportunidade justa e equitativa para explorarem os serviços acordados nas rotas especificadas entre os seus respetivos territórios.

2 — Os serviços acordados oferecidos pelas empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes atenderão às necessidades de transporte do público nas rotas especificadas e terão como objetivo principal a oferta de capacidade adequada às necessidades reais e razoavelmente previsíveis de tráfego, incluindo as variações sazonais, para o transporte de tráfego embarcado ou desembarcado no território da Parte que tenha designado as empresas de transporte aéreo.

3 — A frequência e a capacidade a oferecer no transporte entre os territórios das Partes serão notificadas às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

4 — A exploração do transporte de passageiros e carga, incluindo correio, ambos embarcados e desembarcados em pontos das rotas especificadas nos territórios de Estados que não o que designou a empresa de transporte aéreo, será acordada entre as duas Partes, tendo em conta que a capacidade se adequará:

a) Às exigências do tráfego de e para o território da Parte que designou a empresa de transporte aéreo;

b) Às exigências do tráfego da área que o serviço acordado atravessa, tendo em consideração os outros serviços de transporte aéreo estabelecidos pelas empresas de transporte aéreo dos Estados compreendidos nessa área;

c) Aos requisitos da operação de serviços aéreos.

## Artigo 13.º

### Estabelecimento de tarifas

1 — Cada Parte permitirá que as tarifas de serviços aéreos sejam estabelecidas por cada empresa de transporte aéreo designada com base em considerações comerciais de mercado,





incluindo o custo de exploração, as características do serviço, interesses dos utilizadores, um lucro razoável e outras considerações de mercado.

2 — Cada Parte poderá exigir a notificação ou a submissão, às suas autoridades aeronáuticas, das tarifas a aplicar, para e do seu território, pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte. Tal notificação ou submissão pelas empresas de transporte aéreo de ambas as Partes, podem ser exigidas, o mais tardar até ao início da oferta inicial de um preço.

3 — Sem prejuízo das leis aplicáveis, em cada Parte, sobre matéria de concorrência e de defesa do consumidor, nenhuma Parte tomará uma ação unilateral para prevenir a entrada em vigor ou a continuação de uma tarifa proposta para aplicação ou aplicada por uma empresa de transporte aéreo da outra Parte para operar serviços aéreos internacionais, previstos no presente Acordo. A intervenção pelas Partes, como descrita no n.º 4 do presente artigo, ficará limitada à:

- a) Prevenção de preços e práticas injustificadamente discriminatórios;
- b) Proteção de consumidores face a preços excessivamente altos ou restritivos devido ao abuso de posição dominante ou devido a práticas concertadas entre as empresas de transporte aéreo;
- c) Proteção das empresas de transporte aéreo face a preços artificialmente baixos devido a subsídios ou ajudas governamentais diretos ou indiretos;
- d) Proteção das empresas de transporte aéreo face a preços artificialmente baixos, sempre que existam evidências quanto à intenção de eliminar a concorrência.

4 — Sem prejuízo do previsto no n.º 3 do presente artigo, as autoridades aeronáuticas de cada Parte podem desaprovar expressamente as tarifas submetidas pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte, sempre que essas autoridades aeronáuticas considerem que a tarifa que as empresas de transporte aéreo se propõem cobrar se enquadra nas categorias previstas nas alíneas a), b), c) ou d) do n.º 3. Nesses casos, a autoridade aeronáutica em causa:

- a) Notifica às autoridades aeronáuticas da outra Parte e às empresas de transporte aéreo envolvidas a sua insatisfação, com a maior brevidade possível e, em caso algum, num prazo superior a 30 dias após a data da notificação ou submissão da tarifa em questão; e
- b) Pode requerer consultas, em conformidade com os procedimentos estabelecidos ao abrigo do n.º 5 do presente artigo. A menos que ambas as autoridades aeronáuticas acordem, por escrito, desaprovar a tarifa em causa, esta será considerada como tendo sido aprovada.

5 — As autoridades aeronáuticas de uma Parte podem requerer consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte sobre qualquer tarifa cobrada por uma empresa de transporte aéreo da outra Parte que opere serviços aéreos internacionais de ou para o território da primeira Parte, incluindo as tarifas para as quais tenha sido apresentada uma notificação de insatisfação. Essas consultas terão lugar num prazo não superior a 15 dias após a receção do pedido. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes cooperarão no sentido de obter as informações necessárias para a resolução fundamentada da questão. Se for alcançado um acordo em relação à tarifa que havia motivado a notificação de insatisfação, as autoridades aeronáuticas de cada Parte envidarão os seus melhores esforços para pôr em prática esse acordo. Se tal acordo mútuo não for alcançado, a tarifa entrará em vigor ou continuará em vigor.

6 — Não obstante o disposto nos números anteriores, as tarifas a cobrar pelas empresas de transporte aéreo designadas da República do Quênia, para o transporte inteiramente dentro da União Europeia, ficam sujeitas ao direito da União Europeia.

#### Artigo 14.º

##### Conversão de moeda e transferência de receitas

1 — Cada Parte permitirá que a(s) empresa(s) de transporte aéreo da outra Parte convertam e transfiram para Estados à sua escolha, a pedido, todas as receitas locais, resultantes da venda de serviços de transporte aéreo e atividades conexas diretamente relacionadas com o transporte aéreo, os excedentes das receitas realizadas localmente, através da conversão e transferência



prontamente aceites sem restrições, discriminação ou tributação, à taxa de câmbio aplicável à data do pedido de conversão e transferência, e em conformidade com a legislação nacional aplicável no território da Parte onde a transferência é efetuada.

2 — Para os efeitos do presente artigo, o Direito interno aplicável na República Portuguesa inclui todas as medidas adotadas pela União Europeia.

#### Artigo 15.º

##### Venda e comercialização de produtos de serviços aéreos

1 — Cada Parte concederá às empresas de transporte aéreo da outra Parte o direito de vender e comercializar serviços aéreos internacionais e produtos conexos no seu território, diretamente ou por intermédio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa de transporte aéreo, incluindo o direito de estabelecer escritórios, tanto *online* como *offline*.

2 — Cada empresa de transporte aéreo terá o direito de vender serviços de transporte aéreo na moeda desse território ou, se assim o entender, em moeda livremente convertível de outros países, e qualquer pessoa será livre de adquirir esse transporte em moeda aceite por essa empresa de transporte aéreo.

3 — No exercício de atividades comerciais, todos os princípios mencionados no número anterior serão aplicados às empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes.

#### Artigo 16.º

##### Provisão de estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte fornecerão ou farão com que a sua empresa ou empresas de transporte aéreo designadas forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte, mediante pedido, estatísticas periódicas ou outras declarações relativas ao tráfego transportado nos serviços aéreos acordados.

#### Artigo 17.º

##### Aprovação de programas

1 — A empresa de transporte aéreo designada de cada Parte notificará as autoridades aeronáuticas da outra Parte com, pelo menos, 30 dias de antecedência em relação ao início da operação dos serviços acordados, os seus horários de voos previstos e as condições gerais de operação. O mesmo procedimento será aplicado a modificações significativas aos programas. Em casos especiais, o prazo acima mencionado pode ser reduzido, mediante acordo das referidas autoridades.

2 — Em caso de modificações menores ou de voos suplementares, as empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte notificarão as autoridades aeronáuticas da outra Parte com, pelo menos, cinco dias úteis de antecedência em relação à data prevista para a sua operação. O prazo pode, em casos especiais, ser reduzido, mediante acordo das referidas autoridades.

#### Artigo 18.º

##### Consultas

1 — Num espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes consultar-se-ão periodicamente no sentido de assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo.

2 — Tais consultas terão início no prazo de 45 dias a contar da data de receção, pela outra Parte, do pedido escrito.

#### Artigo 19.º

##### Resolução de diferendos

1 — Se surgir algum diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes, em primeiro lugar, procurarão resolvê-lo através de negociações.



2 — Se as Partes não conseguirem resolver o diferendo por via da negociação, podem submetê-lo à decisão de uma pessoa ou entidade; se não concordarem, o diferendo pode, a pedido de qualquer uma das Partes, ser submetido à decisão de um tribunal composto por três árbitros, em que cada Parte designará um árbitro e os dois árbitros assim designados escolherão o terceiro.

Cada uma das Partes designará um árbitro no prazo de 60 dias, a contar da data em que uma das Partes tenha recebido da outra Parte notificação por via diplomática, a solicitar a arbitragem por tal tribunal, e o terceiro árbitro será escolhido nos 60 dias subsequentes.

Se qualquer das Partes não designar um árbitro no prazo estabelecido ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado no prazo estabelecido, a Organização da Aviação Civil Internacional pode, a pedido de qualquer uma das Partes, designar um ou mais árbitros conforme o caso o exija num prazo de 30 dias. Nesses casos, o terceiro árbitro será nacional de um Estado terceiro e atua como presidente do tribunal arbitral.

3 — Salvo disposições em contrário, o tribunal arbitral determinará os limites da sua competência nos termos do presente Acordo e estabelecerá o seu próprio regulamento processual e determinará o local da arbitragem tendo em conta as circunstâncias do caso em apreço. O tribunal, uma vez constituído, pode recomendar medidas provisórias, enquanto se aguarda a determinação final. Sob a direção do tribunal ou a pedido de qualquer das Partes, será realizada uma conferência, no prazo de 15 dias depois da constituição do tribunal, para determinar as questões exatas a serem arbitradas e os procedimentos específicos a serem prosseguidos.

4 — As Partes comprometem-se a cumprir qualquer decisão tomada ao abrigo do n.º 2 do presente artigo.

5 — Cada Parte suportará os encargos do árbitro por si nomeado e do pessoal suplementar e ambas as Partes partilharão em partes iguais todas as despesas adicionais envolvidas nas atividades do tribunal, incluindo as do presidente.

6 — Se, e enquanto qualquer uma das Partes não cumprir qualquer decisão tomada ao abrigo do n.º 3 do presente artigo, a outra Parte pode limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, em virtude do presente Acordo, tenha concedido à Parte ou à empresa ou empresas de transporte aéreo designadas em falta.

## Artigo 20.º

### Revisão

1 — Se qualquer uma das Partes considerar conveniente rever qualquer disposição do presente Acordo, pode em qualquer momento solicitar negociações à outra Parte. Tais negociações terão início no período de 60 dias a contar da data em que a outra Parte tiver recebido o pedido, por escrito.

2 — O presente Acordo será revisto através de troca de notas diplomáticas e as emendas entrarão em vigor em conformidade com o disposto no artigo 24.º

3 — Não obstante o disposto no n.º 2 do presente artigo, qualquer alteração do anexo será acordada pelas autoridades aeronáuticas das Partes, através da troca de notas diplomáticas e entrará em vigor na data determinada nessas notas.

## Artigo 21.º

### Acordos multilaterais

Quaisquer convenções ou acordos multilaterais de transporte aéreo que entrem em vigor para ambas as Partes prevalecerão sobre o presente Acordo e seu anexo.

## Artigo 22.º

### Vigência e denúncia

1 — O presente Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.



2 — Cada Parte pode, a qualquer momento, denunciar o presente Acordo, notificando a outra Parte da sua decisão, por escrito e por via diplomática. Tal notificação será comunicada, simultaneamente, à Organização Internacional de Aviação Civil.

3 — O Acordo cessará a sua vigência 12 meses após a data da receção da notificação, pela outra Parte, salvo se a notificação de denúncia for retirada por acordo mútuo antes do termo deste período.

4 — Caso a outra Parte não acuse a receção da notificação, esta será tida como recebida 14 dias após a sua receção pela Organização Internacional de Aviação Civil.

#### Artigo 23.º

##### Registo na OACI

O presente Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registados pelas Partes, após a sua assinatura, na Organização Internacional de Aviação Civil.

#### Artigo 24.º

##### Entrada em vigor

O presente Acordo entrará em vigor 30 dias após a data da receção da última notificação, através da troca de notas diplomáticas, de que foram cumpridos os requisitos legais internos necessários, em conformidade com a legislação e procedimentos para a entrada em vigor do presente Acordo.

Em testemunho do que os abaixo assinados, devidamente autorizados pelos respetivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Lisboa, no dia 28 de junho de 2022, em dois originais, nas línguas portuguesa e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos.

Pela República Portuguesa:

*João Gomes Cravinho*, Ministro dos Negócios Estrangeiros.

Pela República do Quênia:

*Emb. Raychelle A. Omamo*, EGH, SC, Ministra dos Negócios Estrangeiros.

#### ANEXO I

##### Quadro de rotas

##### Secção 1

A(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s), ao abrigo do presente Acordo, têm o direito de fornecer transporte aéreo entre pontos, nas seguintes rotas:

A) Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) do Quênia:

Pontos no Quênia	Pontos intermédios	Pontos em Portugal	Pontos além
Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.



B) Rotas a serem operadas, em ambas as direções, pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) de Portugal:

Pontos em Portugal	Pontos intermédios	Pontos no Quénia	Pontos além
Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.

**Secção 2**

**Notas**

1 — Os pontos intermédios e além a serem operados pelas empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte têm de ser acordados diretamente entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes.

2 — As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte podem, em alguns ou em todos os voos, omitir escalas em quaisquer pontos intermédios e/ou além acima mencionados, desde que os serviços acordados nas rotas comecem ou terminem no território da Parte que designou as empresas.

3 — As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte podem selecionar quaisquer pontos intermédios e/ou além à sua própria escolha e podem mudar a sua seleção na estação seguinte na condição de que não sejam exercidos direitos de tráfego entre aqueles pontos e o território da outra Parte.

4 — O exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade em pontos intermédios e/ou além especificados fica sujeito a acordo prévio entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC AND THE REPUBLIC OF KENYA**

**Preamble**

The Portuguese Republic and the Republic of Kenya, hereinafter the “Parties”:

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December, 1944;

Desiring to conclude an air services agreement, in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing international scheduled air services between their respective territories;

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices; and

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine by consequence safety of civil aviation;

have agreed as follows:

**Article 1**

**Definitions**

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

a) “Air transportation” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

b) “Aeronautical authorities” means, in the case of the Republic of Kenya, the Cabinet Secretary in charge of aviation; in the case of the Portuguese Republic, the Civil Aviation Authority; or in either case any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;





- c) “Agreement” means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- d) “Capacity” is the amount(s) of services provided under this Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- e) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or Convention under articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Parties;
- f) “Designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with article 3 of this Agreement;
- g) “ICAO” means the International Civil Aviation Organization;
- h) “Tariff” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- i) “Territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention;
- j) “User charges” means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- k) “Air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes”, have the meanings assigned to them in article 96 of the Convention; and
- l) “EU Treaties” shall mean the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

## Article 2

### Grant of rights

1 — Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedules.

2 — Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:

- a) the right to fly without landing across the territory of the other Party;
- b) the right to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes; and
- c) the right to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedules to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail separately or in combination for remuneration or hire.

3 — The airlines of each Party, other than those designated under article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this article.

4 — Nothing in paragraph 2 shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo and mail for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Party.

## Article 3

### Designation and authorization

1 — Each Party shall have the right to designate in writing through diplomatic channels to the other Party one or more airline(s) to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designation, in accordance with this Agreement.

2 — On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

- a) In the case of an airline designated by the Portuguese Republic:
  - i) It is established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with the law of the European Union; and



*ii)* Effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

*iii)* The airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the EU or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States.

*b)* In the case of an airline designated by the Republic of Kenya:

*i)* Substantial ownership and effective control is vested in the Republic of Kenya, its nationals, or both;

*ii)* The designated airline meets other conditions prescribed under the legislation and procedures normally applied in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international air services by the Party receiving the designation.

3 — On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

#### Article 4

##### **Withholding, revocation and limitation of authorization**

1 — The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently, where:

*a)* In the case of an airline designated by the Portuguese Republic:

*i)* It is not established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with the law of the European Union; or

*ii)* Effective regulatory control of the designated airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

*iii)* The airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the EU or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States.

*b)* In the case of an airline designated by the Republic of Kenya its substantial ownership and effective control is not vested in the Republic of Kenya, its nationals, or both;

*c)* in the event of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in article 8 (Safety) and article 9 (Aviation Security); and

*d)* In the event of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the legislation and procedures normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

2 — Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of articles 8 or 9, the rights enumerated in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultations between the aeronautical authorities in conformity with article 18 (Consultations) of this Agreement.

#### Article 5

##### **Application of legislation and procedures**

1 — The legislation and procedures of one Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airline of the other Party.



2 — The legislation and procedures of one Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Party while they are within the said territory.

3 — Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

#### Article 6

##### Direct transit

Passengers, baggage, and cargo in direct transit through the territory of any Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control except in respect of security measures against the threat of unlawful interference, such as violence and air piracy and occasional measures for the combat of illicit drug traffic, prevention of illegal entry or in special circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from custom duties, charges and other similar taxes.

#### Article 7

##### Recognition of certificates

1 — Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid, in accordance with the laws and regulations of one Party, including, in the case of the Portuguese Republic, European Union legislation and procedures, and still in force, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2 — If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3 — Paragraph 1 also applies with respect to an airline designated by the Portuguese Republic whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State.

4 — Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

#### Article 8

##### Safety

1 — Each Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2 — If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of article 4 of this Agreement.



3 — Notwithstanding the obligations mentioned in article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the designated airlines of one Party on services to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (called “ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay.

4 — If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5 — In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by a designated airline of one Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that designated airline the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6 — Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the airlines’ operation.

7 — Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8 — Where the Portuguese Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Party under this article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

## Article 9

### Aviation security

1 — Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of:

a) The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963;

b) The Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970;

c) The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988; and

d) The Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991,

as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.



2 — The Parties shall provide, upon request, all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3 — The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or, in the case of the Portuguese Republic, operators of aircraft who are established in its territory under EU Treaties and have valid Operating Licences, in accordance with EU law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4 — Each Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5 — When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

## Article 10

### User charges

1 — User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2 — User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environment, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full costs may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3 — Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles in paragraphs 1 and 2. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4 — Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to article 19 (Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this article, unless:

a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or

b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this article.





5 — Airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services that are provided in the territory of one Party shall be available for use by the airlines of the other Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the charges are assessed.

## Article 11

### Exemption from customs duties and other charges

1 — Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, other consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Party, provided such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, or are used on the part of the journey performed over that territory.

2 — There shall also be exempt from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the services performed for:

a) Aircraft stores taken on board in the territory of a Party, within limits fixed by the authorities of the said Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an International air service by the designated airlines of the other Party;

b) Spare parts and regular equipment brought into the territory of either Party for the maintenance or repairs of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Party;

c) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies destined to the supply outbound aircraft operated on international air services by the designated airlines of the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken aboard.

3 — All materials referred to in paragraph 2 of this article may be required to be kept under customs supervision or control.

4 — The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party. In such cases, they may be placed under the supervision of the said customs authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5 — The exemptions provided for by this article shall also be available in situations where the designated airlines of either Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Party.

6 — Nothing in this Agreement shall prevent the Portuguese Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Republic of Kenya that operates between a point in the territory of the Portuguese Republic and another point in the territory of the Portuguese Republic or in the territory of another European Union Member State.

## Article 12

### Principles governing the operation of the agreed services

1 — The designated airline(s) of the two Parties shall be afforded fair and equal opportunity in the operation of the agreed services on the specified routes between their respective territories.



2 — The agreed services provided by the designated airlines of both Parties shall strive to meet the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated traffic requirements, including seasonal variations for the carriage of traffic embarked and disembarked in the territory of the Party which has designated the airlines.

3 — The frequency and capacity to be provided for the carriage between the territories of the Parties shall be notified to the aeronautical authorities of both Parties.

4 — Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be agreed between the two Parties since capacity is related to:

- a) Traffic requirements to and from the territory of the Party, which has designated the airline;
- b) Traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking into account of other transport services established by airlines of the States comprising the area;
- c) The requirements of through airline operation.

### Article 13

#### Establishment of tariffs

1 — Each Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace, including the cost of operation, the characteristics of the service, the interests of users, a reasonable profit and other market considerations.

2 — Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Such notification or filing by the airlines of both Parties may be required to be made no later than the initial offering of a price.

3 — Without prejudice to the applicable competition and consumer protection laws prevailing in each Party, neither Party shall take unilateral action to prevent the commencement or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by a designated airline of the other Party in connection with the international air services provided for under this Agreement. Intervention, as described in paragraph 4 below, by the Parties shall be limited to:

- a) Prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b) Protection of consumers from prices that is unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position or due to concerted practice among airlines;
- c) Protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support;
- d) Protection of airlines from prices that is artificially low, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

4 — Without prejudice to the provisions of paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities of either Party may expressly disapprove tariff submitted by the designated airlines of the other Party, where such aeronautical authorities find that a tariff proposed to be charged by such airlines falls within the categories set forth in paragraph 3.a), 3.b), 3.c) or 3.d). In such event, the concerned aeronautical authority:

- a) Shall send notification of its dissatisfaction to the aeronautical authorities of the other Party, and to the airline involved, as soon as possible, and in no event later than thirty (30) days after the date of notification or filing of the tariff in question; and
- b) May request consultations in accordance with the procedures established under paragraph 5 of this article. Unless both aeronautical authorities have agreed to disapprove the tariff in question in writing, the tariff shall be treated as having been approved.

5 — The aeronautical authorities of each Party may request consultations with the aeronautical authorities of the other Party on any tariff charged by an airline of the other Party for international air



services to or from the territory of the first Party, including tariffs for which a notice of dissatisfaction has been given. These consultations shall be held no later than fifteen (15) days after receipt of the request. The aeronautical authorities of both Parties shall cooperate in securing the necessary information for a reasoned resolution of the issue. If an agreement is reached with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of each Party shall use their best efforts to put that agreement into effect. If such mutual agreement is not reached, the tariff shall go into effect or continue in effect.

6 — Notwithstanding the paragraphs above, the tariffs to be charged by the designated airlines of the Republic of Kenya for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

#### Article 14

##### **Currency conversion and remittance of earnings**

1 — Each Party shall permit airline(s) of the other Party to convert and transmit abroad to the airline's(s') choice of State, on demand, all local revenues from the sale of air transport services and associated activities directly linked to air transport in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly without restrictions, discrimination or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance, and in accordance with the applicable domestic law in the territory of the Party from which the transfer is made.

2 — For the purpose of this article, the applicable domestic law of the Portuguese Republic includes all measures taken by the European Union.

#### Article 15

##### **Sale and marketing of air service products**

1 — Each Party shall accord airlines of the other Party the right to sell and market international air services and related products in its territory, either directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.

2 — Each airline shall have the right to sell air transport services in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.

3 — For the commercial activities all principles mentioned in the previous number shall apply to the designated airlines of both Parties.

#### Article 16

##### **Provision of statistics**

The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airline or airlines to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics relating to the traffic carried on the agreed services.

#### Article 17

##### **Approval of schedules**

1 — The designated airline of each Party shall notify its envisaged flight schedules and in general the conditions of their operation to the aeronautical authorities of the other Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to significant modifications thereof. In special cases, the above set time limit may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

2 — For minor modifications or in case of supplementary flights, the designated airlines of one Party shall notify the aeronautical authorities of the other Party, at least five-working days before their intended operation. In special cases, this time limit may be reduced subject to agreement of the said authorities.



Article 18

**Consultations**

1 — In the spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Parties shall consult with each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.

2 — Such consultations shall begin within a period of forty five (45) days from the date the other Party has received the written request.

Article 19

**Settlement of disputes**

1 — If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2 — If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two so nominated.

Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case may be within a period of thirty (30) days. In each case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3 — Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules and shall determine the place of arbitration having regard to the circumstances of the case. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measure pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4 — The Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this article.

5 — Each Party shall be responsible for the cost of its designated arbitrator and subsidiary staff provided and both Parties shall share equally all such further expenses involved in the activities of the tribunal, including those of the President.

6 — If and so long as either Party fails to comply with any decision given under paragraph 3, the other Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this agreement to the Party in default or to the designated airline or airlines in default.

Article 20

**Amendment**

1 — If either Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, it may at any time request negotiations to the other Party. Such negotiations shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party has received the written request.

2 — This Agreement shall be amended through an exchange of diplomatic notes and the amendments shall enter into force according to what is established in article 24.

3 — Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of this article any amendment of the Annex shall be agreed upon by the aeronautical authorities of the Parties, through an exchange of diplomatic notes and shall come into force on a date to be determined in the notes.

Article 21

**Multilateral agreements**

Any multilateral air transport conventions or agreements coming into force in respect of both Parties shall be deemed to prevail over the present Agreement and its Annex.



Article 22

Duration and termination

1 — This Agreement shall remain in force for an undetermined period.

2 — Each Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

3 — The Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.

4 — In case of failure of information to the other Party of the receipt of the notification, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 23

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its signature with the International Civil Aviation Organization by the Parties.

Article 24

Entry into force

This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the receipt of the last notification through the exchange of diplomatic notes by one Party to the other Party that it has completed the internal legal procedures necessary in accordance with its legislation and procedures for the entry into force of this Agreement.

In the witness whereof the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Lisbon, this 28th day of June in the year 2022, in two originals, in portuguese and english languages, all texts being equally authentic.

For the Portuguese Republic:

*João Gomes Cravinho*, Minister of Foreign Affairs.

For the Republic of Kenya:

*Amb. Raychelle A. Omamo*, EGH, SC, Cabinet Secretary, Ministry of Foreign Affairs.

ANNEX I

Route schedules

Section 1

Airline(s) of each Party designated under this Agreement shall be entitled to provide air transportation between points on the following routes:

A) Routes to be operated by the designated airline(s) of Kenya:

Points in Kenya	Intermediate points	Points in Portugal	Beyond points
Any points.	Any points.	Any points.	Any points.





B) Routes to be operated in both directions by the designated airline(s) of Portugal:

Points in Portugal	Intermediate points	Points in Kenya	Beyond points
Any points.	Any points.	Any points.	Any points.

**Section 2**

**Notes**

1 — The intermediate and beyond points to be operated by the designated airlines of each Party have to be agreed upon directly between the aeronautical authorities of the two Parties.

2 — The designated airlines of each Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate and/or beyond points mentioned above, provided that the agreed services on the routes begin or end in the territory of the Party which has designated the airlines.

3 — The designated airlines of each Party may select any intermediate and/or beyond points at its own choice and may change its selection in the next season on condition that no traffic rights are exercised between those points and the territory of the other Party.

4 — The exercise of the fifth freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to agreement between the aeronautical authorities of both Parties.

117189516